



BURMISTRZ HALINOWA

05-074 Halinów ul. Spółdzielcza 1

tel. +48 22 7836020; +48 22 7836080; fax. +48 22 7836107

www.halinow.pl e-mail: halinow@halinow.pl

WGKI.6220.5.2020

Halinów, dnia 27 lipca 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019, poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pana Normana Solonek - Pełnomocnika działającego w imieniu Burmistrza Halinowa, ul. Spółdzielcza 1, 05-074 Halinów z dnia 11 grudnia 2020 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220425W polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej nr 220425W ul. Dworcowej w km 0+325 w miejscowości Cisie – działki nr ew. 88, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 119/5, 119/6, 120, 121, 122, 123/3, 123/4, 142, 143, 170, 211/3, 211/4, 211/5, 211/6, 211/7, 211/10, 212/2, 213/2”, działając w imieniu Burmistrza Halinowa (Upoważnienie Nr 37.2011 Burmistrza Halinowa z dnia 01 sierpnia 2011r.)

Orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
- II. Określić warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa

w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b tj.:

- 1) Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
- 2) Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
- 3) Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.
- 4) Teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych pojemników do gromadzenia odpadów.
- 5) Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- 6) Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu w sposób nie powodujący zalewnia terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
- 7) Ścieki bytowe powstające w trakcie prac budowlanych odprowadzać do szczelnych zbiorników (przewoźnych toalet); ww. zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
- 8) Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekі wodne, oraz poza terenem zagrożonym powodzią.
- 9) W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania dna wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum; wody z ewentualnego odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 10) Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych.
- 11) W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.
- 12) Powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi odprowadzać do oczyszczonych i odmulonych w ramach

- przedsięwzięcia, istniejących rowów przydrożnych (odwadniających i chłonnych), w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
- 13) Ograniczyć do niezbędnego minimum powierzchnie terenów przeobrażonych na każdym etapie prac.
- 14) Bezpośrednio przed realizacji prac ziemnych (odhumusowanie, wykopy), dokonać lustracji terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz dokonać analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. W przypadku gdy zastosowanie będą miały przepisy derogacyjne, należy wystąpić do właściwego organu (Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska) z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na czynności podlegające zakazom.
- 15) Wycinkę drzew oraz krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić w terminie od początku września do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w pozostałym okresie, gdy wyniki lustracji terenowej wykażą brak obecności czynnego (zasiedlonego) siedliska chronionych gatunków zwierząt w rejonie prowadzonych prac lub zgodnie z przepisami odrębnymi. Jako priorytet przyjąć zasadę umożliwienia osobnikom wyprowadzenia lęgów/ młodych.
- 16) Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą. Zakazuje się składowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew.
- 17) Po zakończeniu prac budowlanych teren przeznaczony w pasie drogowym pod powierzchnię biologicznie czynną należy obsiać mieszanką traw wyłącznie gatunków rodzimych.

UZASADNIENIE

W dniu 11 grudnia 2020 r. Pan Norman Solonek - Pełnomocnik działający w imieniu Burmistrza Halinowa, ul. Spółdzielcza 1, 05-074 Halinów wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220425W polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej nr 220425W

ul. Dworcowej w km 0+325 w miejscowości Cisie – działki nr ew. 120, 121, 122, 143, 170, 211/3, 212/2, 213/2”.

Burmistrz Halinowa na podstawie art. 61 § 1, 4 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego w związku z art. 30, art. 73 ust 1, art. 74 i art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko obwieszczeniem z dnia 09 lutego 2021 r. sygn. WGKI.6220.5.2020 podał do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Pismem z dnia 09 lutego 2021 r. sygn. WGKI.6220.5.2020 Burmistrz Halinowa stosownie do art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz § 3 ust. 1 pkt 62 ww. Rozporządzenia zwrócił się o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia jego zakresu dla przedmiotowego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mińsku Mazowieckim oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni w Warszawie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Warszawie pismem z dnia 18 lutego 2021 r. (data wpływu 23 lutego 2021 r.) sygn. WA.ZZŚ.6.435.38.2021.AK zawiadomił o przekazaniu pisma Burmistrza Halinowa z dnia 09 lutego 2021 r. do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Dębem zgodnie z właściwością.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mińsku Mazowieckim opinią sanitarną z dnia 22 lutego 2021 r. (data wpływu: 01 marca 2021 r.) sygn. ZN.9022.12.2021 uznał, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia inwestycyjnego nie jest wymagane.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 26 lutego 2021 r. sygn. WOOS-I.4220.272.2021.MŚ wezwał tut. organ do uzupełnienia dokumentacji o oświadczenie wraz z uzasadnieniem, czy wnioskodawca jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 03 marca 2021 r. Burmistrz Halinowa uzupełnił dokumentację o ww. oświadczenie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 18 marca 2021 r. sygn. WOOS-I.4220.272.2021.MŚ.2 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220425W polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej nr 220425W ul. Dworcowej w km 0+325 w miejscowości Cisie – działki nr ew. 120, 121, 122, 143, 170, 211/3, 212/2, 213/2 obręb nr 0004 Cisie” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał, że istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy o ooś wymienionych w przedmiotowym postanowieniu.

W dniu 22 marca 2021 r. Pan Norman Solonek - Pełnomocnik działający w imieniu Burmistrza Halinowa, ul. Spółdzielcza 1, 05-074 Halinów wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220425W polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej nr 220425W ul. Dworcowej w km 0+325 w miejscowości Cisie – działki nr ew. 88, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 119/5, 119/6, 120, 121, 122, 123/3, 123/4, 142, 143, 170, 211/3, 211/4, 211/5, 211/6, 211/7, 211/10, 212/2, 213/2”, który rozszerza wniosek z dnia 11 grudnia 2020 r. o dodatkowe działki nr ew. 88, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 119/5, 119/6, 123/3, 123/4, 142, 211/4, 211/5, 211/6, 211/7, 211/10 obręb nr 0004 Cisie .

Wystąpieniem z dnia 25 marca 2021 r. Burmistrz Halinowa zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mińsku Mazowieckim oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Siedlcach o zmianę wydanych opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i określenia jego zakresu dla przedmiotowego przedsięwzięcia poprzez rozszerzenie opinii o działki nr ew. 88, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 119/5, 119/6, 123/3, 123/4, 142, 211/4, 211/5, 211/6, 211/7, 211/10 obręb nr 0004 Cisie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 16 kwietnia 2021 r. sygn. WOOS-I.4220.496.2021.MŚ. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220425W polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej nr 220425W ul. Dworcowej w km 0+325 w miejscowości Cisie – działki nr ew. 120, 121, 122, 143, 170, 211/3, 212/2, 213/2 obręb nr 0004 Cisie poprzez rozszerzenie

postanowienia o działki nr ew. 88, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 119/5, 119/6, 123/3, 123/4, 142, 211/4, 211/5, 211/6, 211/7, 211/10 obręb nr 0004 Cisie” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał, że istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy o ooś wymienionych w przedmiotowym postanowieniu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mińsku Mazowieckim opinią sanitarną z dnia 12 kwietnia 2021 r. (data wpływu: 16 kwietnia 2021 r.) sygn. ZN.9022.12.1.2021 uwzględniając rozszerzenie wniosku o dodatkowe nr działek ewidencyjnych uznał, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia inwestycyjnego nie jest wymagane.

W dniu 22 kwietnia 2021 r. Burmistrz Halinowa zwrócił się do Zarządu Zlewni w Dębem o wydanie opinii z uwzględnieniem wskazanych zmian lub zmianę opinii w przypadku jej wydania w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i określenia jego zakresu dla przedmiotowego przedsięwzięcia poprzez rozszerzenie opinii o działki nr ew. 88, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 119/5, 119/6, 123/3, 123/4, 142, 211/4, 211/5, 211/6, 211/7, 211/10 obręb nr 0004 Cisie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 12 kwietnia 2021 r. (data wpływu: 19 maja 2021 r.) sygn. WA.ZZŚ.2.435.1.58.2021.PJ wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 220425W polegającej na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego przez rzekę Długa w ciągu drogi gminnej nr 220425W ul. Dworcowej w km 0+325 w miejscowości Cisie”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem elementów wskazanych w treści ww. opinii.

Pismem z dnia 01 czerwca 2021 r. (data wpływu: 07 czerwca 2021 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie sygn. WA.ZZŚ.2.435.1.58.2021.PJ (2) uwzględniając rozszerzenie wniosku o dodatkowe nr działek ewidencyjnych wydał opinię, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

11 czerwca 2021 r Burmistrz Halinowa zwróciła się do Dyrektora Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z wnioskiem o sprostowanie oczywistej omyłki pisarskiej polegającej na błędnym oznaczeniu numeru działki ewidencyjnej oraz uwzględnienie w opinii pominiętej działki wskazanej we wniosku z dnia 22 kwietnia 2021 r.

W dniu 01 lipca 2021 r. do Urzędu Miejskiego w Halinowie wpłynęła opinia Dyrektora Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 24 czerwca 2021 r. sygn. WA.ZZŚ.2.435.1.58.2021.PJ(2) uwzględniająca uwagi zawarte we wniosku z dnia 11 czerwca 2021 r.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, skali i rodzaju zamierzonego przedsięwzięcia, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wyrażonych opiniach organów współdziałających Burmistrz Halinowa rozważył i stwierdził, że przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z wydaniem niniejszej decyzji, uzasadnienie decyzji winno zawierać informacje o uwarunkowaniach wymienionych w art. 63 ust.1 powyższej regulacji.

O braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przesądziły następujące kryteria:

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia .

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Cisie w ciągu drogi gminnej nr 220245W – ul. Dworcowej na terenie gminy Halinów, powiat miński, województwo mazowieckie. Swoim zakresem inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi o długości ok. 531 m wraz z rozbiórką istniejącego mostu przez rzekę Długą w km 0+325 przedmiotowej

drogi i budowie w jego miejscu nowego obiektu wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej.

Łączna powierzchnia działek objętych planowanym przedsięwzięciem wynosi około:

- 97 087 m²

Łączna powierzchnia terenu zajętego pod inwestycję wynosi około:

- 7 220 m²

Łączna powierzchnia jezdni zajmie około:

- 2980 m²

Powierzchnia obiektu mostowego wyniesie około:

- 150m²

Dotychczas droga posiadająca nawierzchnię bitumiczną wykorzystywana była zgodnie z jej przeznaczeniem. Przejazd ze względu na nierówności i jakość nawierzchni jest utrudniony, powoduje zwiększenie czasu przejazdu, zwiększenie zużycia paliwa, a co za tym idzie większą ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach. Most również był wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem. Jego zły stan techniczny oraz brak odpowiedniego wyposażenia w postaci chodników i barier ochronnych powoduje zagrożenie bezpieczeństwa pieszych i kierujących pojazdami. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na likwidację niniejszych utrudnień i poprawę stanu środowiska.

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji znajduje się zabudowa jednorodzinna i pola uprawne.

Stan istniejący – most na rzece Długa:

Istniejący obiekt jest mostem drogowym, trójprzęsłowym swobodnie podpartym przeprowadzający ruch nad rzeką Długa. Obiekt położony jest na prostym odcinku drogi gminnej nr 220425W w miejscowości Cisie, gmina Halinów. Konstrukcję nośną przęsła stanowią prefabrykowane belki żelbetowe. Długość całkowita obiektu wynosi około 17,68m, szerokość w świetle balustrad wynosi około 8,74m. Szerokość całkowita obiektu wynosi około 8,86m. Ustrój nośny istniejącego obiektu stanowią prefabrykowane belki żelbetowe. Na belkach wykonana jest izolacja bitumiczna oraz ułożone warstwy konstrukcyjne nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia chodników również wykonana jest jako bitumiczna. Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu obiekt jest wyposażony w obustronne stalowe balustrady szczeblinkowe. Obiekt posiada przyczółki żelbetowe masywne o długości po około 8,70m i grubości około 50cm z pełnymi skrzydełkami o grubości około 40cm. Posadowienie przyczółków jest nieznane, prawdopodobnie jest to posadowienie bezpośrednie na ławach betonowych. Podpory pośrednie wykonane są w postaci studni betonowych o średnicach

120cm. Każda podpora pośrednia składa się z 2 studni w rozstawie osiowym około 5,20m. Na studniach spoczywają oczepy żelbetowe o przekroju 60x50cm. Obiekt nie posiada płyt przejściowych.

Odwodnienie obiektu realizowane jest powierzchniowo. Woda z powierzchni jezdni odprowadzana jest poprzez spadki poprzeczne i podłużne na skarpy i dalej do rowów przydrożnych i do rzeki. Stożki obiektu przy przyczółkach są nieumocnione. Brak jest ścieków skarpowych i schodów do obsługi obiektu. Skarpy porośnięte są nieuporządkowaną roślinnością.

Stan obiektu jest zły. Elementy konstrukcji posiadają liczne rysy i spękania. Widoczna jest postępująca korozja betonu oraz zbrojenia. Dodatkowo obiekt nie spełnia obowiązujących wymagań odnośnie bezpieczeństwa ruchu. Z uwagi na jego czas użytkowania oraz stan konstrukcji wskazana jest bezzwłoczna rozbiórka i budowa w jego miejscu nowego obiektu.

Stan istniejący - Droga gminna nr 220425W (dojazdy do obiektu).

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 4,0m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości około 1,5m. Odwodnienie drogi realizowane jest powierzchniowo do obustronnych rowów przydrożnych. Po obu stronach jezdni występują zjazdy na działki sąsiadujące z pasem drogowym. W miejscu planowanych robót występuje linia energetyczna, linia teletechniczna, wodociąg oraz słupy oświetleniowe. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 6,2 do 10,70m.

Stan projektowany – obiekt mostowy na rzece Długa:

Budowa nowego obiektu ma na celu dostosowanie własności użytkowych obiektu do obowiązujących normatywów i będzie polegała na rozbiórce istniejącego obiektu inżynierskiego i budowie nowego w jego miejscu wraz z bezpośrednimi dojazdami. Nowy obiekt wykonany zostanie w postaci konstrukcji gruntowo - powłokowej z blachy falistej o rozpiętości ok. 6,32m i wysokości ok. 1,645m z blachy gr. ok. 7mm. posadowionej na ławach żelbetowych. Nad obiektem w układzie poprzecznym projektuje się jezdnię szerokości 6,0m i ścieżkę pieszo – rowerową o szerokości 3,0m. Na skrajach obiektu zamontowane zostaną barieroporęcze. Na zakończeniach konstrukcji stalowej wykonane zostaną żelbetowe ściany czołowe. Stożki umocnione będą kamieniem polnym na warstwie z chudego betonu, a w stanie stateczności utrzymywać je będą żelbetowe fundamenty oporowe. Zaprojektowano wykonanie nowego posadowienia w postaci ław żelbetowych w obudowie z grodzic stalowych. Na obiekcie zostanie wykonana nowa konstrukcja nawierzchni. Przestrzeń podmostowa zostanie oczyszczona, koryto rzeki odmulone i umocnione. Projektowana rozbudowa nie spowoduje zmiany dotychczasowej klasy technicznej drogi powiatowej. Zatem zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska wody opadowe lub roztopowe pochodzące z drogi tej

klasy mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania. Na podstawie w/w przepisów odstąpiono od wykonywania separatorów oczyszczających. Światło nowego obiektu przyjęto na podstawie obliczeń hydrauliczno – hydrologicznych. Koryto rzeki zostanie umocnione na długości po 15m w stronę GW i DW oraz pod obiektem. Umocnienie dna wykonane zostanie w formie narzutu kamiennego gr. 30 cm na warstwie geowłókniny min. 300g/m², a skarpy zostaną umocnione materacami gabionowymi gr. 30cm na warstwie geowłókniny min. 300g/m². Umocnienia na końcach oraz u podnóży skarp zostanie zabezpieczone palisadą z kołków faszynowych. Dno zostanie uregulowane do szerokości 2,0m, a umocnione skarpy ukształtowane z pochyleniem 1:1. Dalsza część skarp zostanie wyprofilowana w dostosowaniu do istniejącego poziomu terenu przyległego.

Projektowany zakres robót nie będzie miał negatywnego wpływu na przepływ wielkiej wody miarodajnej.

Stan projektowany – Droga gminna nr 220425W (dojazdy do mostu):

Rozbudowa obejmie odcinek drogi o długości około 531m. Wykonana zostanie nawierzchnia z betonu asfaltowego o szerokości 5,5m na dojazdach i 6,0m na moście o powierzchni łącznej około 2980m². Wykonane zostaną zjazdy z kostki brukowej na działki sąsiednie. Wzdłuż jezdni wykonane zostaną pobocza z kruszywa o szerokości około 1,0m. Na całym odcinku wykonana zostanie ścieżka pieszo – rowerowa o szerokości około 3,0m i powierzchni około 1600m². Woda z drogi będzie odprowadzana poprzez system kanalizacji deszczowej z wylotami w okolicach mostu lub do rowów przydrożnych. Granice pasa drogowego zostaną zmienione na mocy procedury ZRID. Tereny poza utwardzeniami zostaną zahumusowane i obsiane trawą. Ewentualne kolizje z urządzeniami obcymi zostaną przebudowane.

Wykonana zostanie wycinka drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

Na odcinku drogi objętym opracowaniem wykonany zostanie kanał technologiczny. Przewiduje się, że obiekt na czas robót będzie zamknięty dla ruchu. Ruch drogowy podczas robót będzie prowadzony tymczasowym objazdem po istniejących drogach publicznych, a pieszy kładką obok istniejącego mostu.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny (sprzęt przewidziany do realizacji robót) posiada własne środki napędowe i nie wymaga zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Asfalt, beton i cement z wytwórni mas bitumicznych, betoniarni, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu.

Jedynie niewielkie ilości energii elektrycznej będą potrzebne do oświetlenia – ze względów bezpieczeństwa miejsc robót w porze nocnej oraz do zasilania zaplecza budowy.

Nie przewiduje się lokalizowania na przedmiotowym obszarze, jak również w jego sąsiedztwie stacjonarnych wytwórni budowlanych.

Ponadto konieczne będzie zapewnienie dostaw paliwa do maszyn i pojazdów. Prace drogowe i mostowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów.

Mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni będzie dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowyładowczymi. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Mieszanka betonowa produkowana będzie w betoniarni i będzie dowożona pojazdami na teren budowy. Stal zbrojeniowa będzie dostarczana na teren budowy transportem samochodowym. Kruszywo łamane wykorzystywane do wykonywania podbudów nawierzchni, dostarczane będzie transportem samochodowym. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi. Kruszywo przeznaczone do wykonania nasypów i zasypek konstrukcji, będzie dostarczane samochodami samowyładowczymi, układane mechanicznie przy pomocy koparek oraz zagęszczane walcami drogowymi, a w miejscach trudnodostępnych zagęszczarkami.

Grunt stabilizowany cementem lub chudy beton wykorzystywany do wykonywania podbudowy nawierzchni, dostarczany będzie transportem samochodowym lub też wykonywany na miejscu. Warstwy wykonywane będą przy pomocy układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi lub też wykonywane ręcznie i zagęszczane zagęszczarkami.

Zasypka obiektu z pospółki wykonywana będzie za pomocą koparki i zagęszczana zagęszczarkami i walcami samojezdnymi. Pobocza z pospółki żwirowej wykonywane będą za pomocą koparki lub innego sprzętu do tego przeznaczonego i zagęszczane walcami samojezdnymi, a w miejscach trudnodostępnych zagęszczarkami.

Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni oraz obiektów inżynierskich są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia.

Na obszarze realizacji przedsięwzięcia oraz na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia brak jest przedsięwzięć zrealizowanych oraz realizowanych, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Przewiduje się wykorzystywanie wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii w ilości:

a) w fazie realizacji

Wszystkie wykorzystane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Ilość wszystkich materiałów i mediów uzależniona będzie od czasu wykonania robót przez Wykonawcę prac budowlanych.

Przewidywana ilość wybranych materiałów wykorzystanych do budowy mostu:

- beton asfaltowy – ok. 932 Mg
- kruszywo łamane – ok. 2 790 Mg
- kostka brukowa – ok. 1 985 m²
- beton konstrukcyjny – ok. 103 m³ (ok. 256Mg)
- stal zbrojeniowa – ok. 18 Mg
- stal konstrukcyjna (blacha falista) – ok. 7 Mg

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej – systemem liniowym. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast asfalt i cement z wytwórni mas bitumicznych, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Roboty mostowe będą miały charakter robót punktowych i będą wykonywane przy pomocy sprzętu zmechanizowanego. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót mostowych posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Mieszanka betonowa będzie dowożona z betoniarni. Stal zbrojeniowa, elementy barier i barieroporęczy, betonowe elementy prefabrykowane będą dostarczane z wytwórni, spoza terenu budowy. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu.

b) w fazie eksploatacji

Wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na substancję (piasek i sól) do zimowego utrzymania dróg.

Zanieczyszczenia do powietrza atmosferycznego, zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w wyniku funkcjonowania analizowanego układu drogowego będą emitowane w sposób niezorganizowany. Zanieczyszczenia te będą powstawały w okresie inwestycyjnym w wyniku pracy maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym oraz w okresie eksploatacji podczas ruchu pojazdów mechanicznych (spalanie paliwa w silnikach).

Przyjęte zostało, że w okresie realizacji inwestycji maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników maszyn i urządzeń pracujących na analizowanym terenie w czasie trwania inwestycji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń tych zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 26.01.2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

Maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników pojazdów poruszających się po analizowanym terenie w okresie eksploatacji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 26.01.2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

Działania producentów samochodów w zakresie zaostrzenia norm dopuszczających emisje tlenków węgla i azotu do atmosfery spowodują, że sytuacja w tym zakresie nie powinna ulec pogorszeniu.

Źródłem emisji hałasu na odcinku trasy będzie ruch samochodowy, a w wyniku podniesienia parametrów technicznych nawierzchni emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu.

W związku z realizacją przedsięwzięcia planuje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem.

Emisja zanieczyszczeń będzie występowała tylko w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Ich źródłem będzie spalany olej napędowy w silnikach samochodów pracujących na placu budowy. Będzie to emisja pyłów, CO, NO₂, SO₂, węglowodorów alifatycznych. Emisja ta będzie, punktowa i okresowa. Istotnym czynnikiem wpływającym na rozkład zanieczyszczeń będą warunki pogodowe. Przyjęto, że przy realizacji inwestycji pracowało będzie przy budowie jednocześnie nie więcej niż 8 pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

Średnie zużycie paliwa dla jednostek samochodowych wynosi 0,13 kg/min (ok. 10 dm³/godzinę).

Stężenie NO₂ na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times 1,700 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} \ll D1 = 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie SO₂ na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times 0,102 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} \ll D1 = 350 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie CO na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times 3,570 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} \ll D1 = 30000 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie pyłu zawieszonego PM₁₀ na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times 0,632 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} \ll D1 = 280 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Stężenie węglowodorów alifatycznych na terenie wykonywanych prac wyniesie:

$$S_{\max} = 8 \times 0,85 \times 0,360 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ (jednogodzinnie)} \ll D1 = 3000 \mu\text{g}/\text{m}^3$$

Oddziaływania w tym zakresie nie będą wykraczać poza granice terenu inwestycji. Przyjmuje się, że w czasie eksploatacji średni ruch jednostek samochodowych wynosił będzie poniżej ilości podanej powyżej, przez co będzie jeszcze mniejsza ilość emitowanych zanieczyszczeń. W celu zmniejszenia zanieczyszczeń należy:

- transport materiałów sypkich przewozić w opakowaniach, pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywać skrzynie ładunkowe plandekami,
- magazynować materiały sypkie w miejscach osłoniętych przed wiatrem,
- ograniczyć prędkość ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- zapewnić efektywny dojazd na teren budowy.

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych terenach. Na podstawie zapisów Obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w Środowisku (Dz. U. 2014 poz. 112) dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej (występującej przy omawianej inwestycji) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 65 dB(A)

pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 56 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu.

W okresie prowadzenia robót wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przyjazdem samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Stopniem uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcja natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

W celu minimalnej uciążliwości hałasu należy:

- używać wyłącznie sprzętu technicznie sprawnego

- wyłączać silniki sprzętu nieużywanego w celu ograniczenia emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza.

W czasie eksploatacji drogi hałas oraz ilość drgań będą mniejsze niż obecnie z uwagi na równość nawierzchni drogi.

Klimat akustyczny w rejonie omawianego przedsięwzięcia kształtuje przede wszystkim ruch na drodze oraz okresowe prace rolnicze. Podczas budowy nastąpi zwiększenie emisji hałasu na omawianym terenie. Będzie to związane z pracą samochodów i maszyn budowlanych. Po zakończeniu realizacji, planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na stan klimatu akustycznego wokół pasa drogowego. Normy dopuszczalnego hałasu zostaną zachowane.

Rodzaj i skala oddziaływań inwestycji na klimat:

a) Bezpośredni wzrost emisji gazów cieplarnianych i ich prekursorów - Realizacja inwestycji nie przyczyni się do pogłębienia zmian klimatu. Inwestycja nie spowoduje większych emisji gazów cieplarnianych CO₂, N₂O czy CH₄. Nie spowoduje też zmiany sposobu użytkowania gruntów. W czasie realizacji inwestycji może wystąpić krótkotrwały wzrost emisji gazów, jednakże nie zostaną przekroczone normy.

b) Pośredni wzrost emisji gazów cieplarnianych i ich prekursorów - Pośrednim wzrostem emisji gazów cieplarnianych może być wzrost zapotrzebowania na energię (np. do samochodów). Nie przewiduje się zwiększenia emisji w wyniku eksploatacji, gdyż prognozowane natężenie ruchu po przebudowie nie ulegnie zmianie i kształtować się będzie na dotychczasowym poziomie. W czasie realizacji inwestycji może wystąpić krótkotrwały wzrost emisji gazów, jednakże nie zostaną przekroczone normy. Prace należy prowadzić możliwe w jak najkrótszym czasie, co spowoduje mniejszą ingerencję w środowisko.

c) Utrata siedlisk zapewniających sekwestrację CO₂ - Nie przewiduje się zmiany sposobu użytkowania gruntów przez co nie ma możliwości utraty siedlisk zapewniających sekwestrację CO₂.

d) Działania łagodzące zmiany klimatu - Wykonanie nowej nawierzchni jezdni z masy bitumicznej o wyższych parametrach technicznych skutkować będzie krótszym czasem przejazdu po analizowanym odcinku i mniejszą emisją gazów cieplarnianych (mniejsze zużycie energii), co można uznać za łagodzenie zmian klimatu. Działaniami łagodzącymi klimat mogą być również: korzystanie z energooszczędnych maszyn, odpowiednie organizowanie transportu (jak najmniejsza ilość przemieszczeń).

e) Działania związane z adaptacją inwestycji do zmian klimatu - Inwestycja w czasie realizacji nie ma wpływu na zmiany klimatu (fale upałów, susze, powodzie, burze, osuwiska, podnoszenie

się poziomów mórz, fale chłodu, zamarzaniem i odmarzaniem). W celu adaptacji inwestycji do zmian klimatu należy ograniczać zużycie wody, stosować ognioodporne materiały budowlane.

f) Rodzaj i skala oddziaływań na bioróżnorodność - Inwestycja nie ma wpływu na bioróżnorodność z uwagi na brak ingerencji w ekosystem, czy też wycinkę drzew prawnie chronionych. Nie przewiduje się utraty siedlisk, obszarów podmokłych, trawiastych czy lasów, a także utraty gatunków roślin i zwierząt. W fazie realizacji jak i w fazie eksploatacji nie wystąpią powyższe warunki. Nie przewiduje się przywracania bioróżnorodności.

Zakres robót przy planowanym przedsięwzięciu oraz rodzaj planowanych do użycia materiałów nie może spowodować poważnej awarii lub katastrofy.

W związku z projektowanym przedsięwzięciem powstawać będą ścieki:

- a) w okresie inwestycyjnym - ścieki sanitarno-socjalne powstające w wyniku zabiegów higieniczno-sanitarnych pracowników zatrudnionych przy budowie (barakowóz i TOI-TOI). Ścieki te będą okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez firmę posiadającą koncesję na wywóz ciekłych odpadów.
- b) w okresie eksploatacyjnym – ścieki w postaci wód opadowych będą odprowadzane w zakresie działek drogowych. Zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Ewentualne odpady komunalne powstające w okresie inwestycyjnym będą wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów komunalnych. Gruz powstały w wyniku prowadzonych robót drogowych i mostowych zostanie zagospodarowany zgodnie ze wskazaniami Inwestora. Masy ziemne powstałe w związku z realizacją inwestycji zostaną zagospodarowane zgodnie ze wskazaniami Inwestora.

Wytworzone w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady zakwalifikowane zgodnie z klasyfikacją odpadów w/g. Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 02 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10) należą do:

grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych):

podgrupy 17 01 – odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, gruz, płyty, ceramika)

– kod odpadu 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
– przewidywana ilość około 240 Mg

– kod odpadu 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg – przewidywana ilość około 1 270 Mg

podgrupy 17 04 – Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali

– kod odpadu 17 04 05 - Żelazo i stal – przewidywana ilość około 15 Mg

podgrupy 17 05 – gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania)

– kod odpadu: 17 05 04 – Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03

– przewidywana ilość około 1 300 m³

grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nie ujęte w innych grupach

podgrupy 15 01 odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi)

– kod odpadu: 15 01 01 opakowania z papieru i tektury,

– kod odpadu: 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych

– kod odpadu: 15 01 03 Opakowania z drewna

– kod odpadu: 15 01 04 Opakowania z metali

– kod odpadu: 15 01 07 Opakowania ze szkła

Powstałe odpady w fazie realizacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania. Elementy metalowe pochodzące z rozbiórki powinny być odwiezione do składnicy złomu. Odpady budowlane pochodzące z rozbiórki powinny być odwiezione na składowisko odpadów. Palety drewniane będą zagospodarowane we własnym zakresie przez dostawcę materiałów brukarskich oraz ponownie wykorzystane. Opakowania papierowe i szklane oraz z tworzyw sztucznych będą selektywnie zbierane w miejscu ich powstawania, segregowane i przekazane specjalistycznej firmie zajmującej się zbiórką odpadów. Ewentualne odpady komunalne powstające w okresie inwestycyjnym będą wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów komunalnych.

Odpady z remontu i przebudowy dróg – kod odpadu 17 01 81 oraz odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – kod odpadu 17 01 01 – zostaną przekazane Inwestorowi (transport samochodami samowyladowczymi) celem przekruszenia i ponownego wykorzystania np. do utwardzania nawierzchni.

Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – kod odpadu: 17 05 04 – zostaną wykorzystane na budowie celem wykonania nasypów pod pobocza (przemieszczanie mas ziemnych).

Przewidywane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożeń dla zdrowia ludzi, w tym wynikające z emisji.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, zdolności, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w miejscu nie stwarzającym zagrożenia dla: obszarów wodno-błotnych, obszarów wybrzeży, obszarów górskich lub leśnych, obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wody i obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych, obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk bądź siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000, obszarów na których standardy jakości ochrony środowiska zostały przekroczone, obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe oraz archeologiczne, obszarów przylegających do jezior oraz uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Inwestycja jest zlokalizowana poza obszarami podlegającymi szczególnej ochrony przyrody.

Najbliższe obszary chronione:

Rezerwaty przyrody – Najbliżej położonym jest rezerwat Świder (ok. 8,31 km na południe)

Parki krajobrazowe – Najbliżej położonym jest Mazowiecki Park Krajobrazowy - otulina (ok. 8,01 km na zachód)

Parki narodowe – Brak parków narodowych w promieniu do 30 km

Obszary Chronionego Krajobrazu – Najbliżej położony jest Warszawski obszar chronionego krajobrazu (ok. 1,7 km na północ)

Zespoły Przyrodniczo- Krajobrazowe – Najbliżej położony jest zespół przyrodniczo-krajobrazowy Zakole Wawerskie (ok. 17,27km na zachód))

Obszar NATURA 2000 – Najbliżej położona jest Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (dyrektywa ptasia) (ok. 16,37 km na zachód)

Stanowiska dokumentacyjne – Brak stanowisk dokumentacyjnych w promieniu do 30 km

Użytki ekologiczne – Najbliżej położonym jest użytek ekologiczny – bez nazwy (bagno) (ok. 5,65 km na południe)

Pomniki przyrody – Najbliżej położonym jest pomnik przyrody – Dąb szypułkowy o wysokości 25m i pierścienicy 171cm w gminie Halinów(ok. 0,71 km na południe).

Realizacja przedsięwzięcia nie powinna przyczynić się do wzrostu zagrożenia dla gatunków występujących w obszarze objętym ochroną, biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia.

Teren, na którym planowana jest inwestycja leży na obszarze regionu wodnego Środkowej Wisły, który należy do obszaru Dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze:

Jednolitych części wód powierzchniowych:

Nazwa jednolitej części wód – Długa

Europejski kod jednolitej części wód z literami PL – RW20001726718496

Scalona Część Wód Powierzchniowych – 238,16 km²

Typ –nizinna

Status – naturalna część wód

Ocena stanu – dobry

Jednolitych częściach wód podziemnych:

Nazwa jednolitej części wód – 54

Europejski kod jednolitej części wód z literami PL – PLGW200054

Krajowy kod Jednolitej części wód podziemnych – GW200054

Powierzchnia – 2273,1 km²

Ocena stanu ilościowego oraz stanu technicznego – dobry

Ocena ryzyka – niezagrożona

Derogacje – brak

Litologia – żwiry, piaski, gliny piaszczyste

Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla realizacji celów ochrony wód w obrębie jednolitej części wód, nie powoduje też zagrożenia dla celów ochrony wód w innych częściach wód. Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne. Aby zminimalizować jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby:

- wykonywanie wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczyły się do bezwzględного minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do warstwy wodonośnej;
- sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny /bez wycieków paliwa i olejów
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych;
- wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

W fazie eksploatacji zarówno wody podziemne, jak i wody powierzchniowe, w przypadku właściwego odwodnienia nie powinny być zagrożone.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało negatywnie na ludzi, zwierzęta, rośliny, powierzchnię ziemi, klimat, dobra materialne, dobra kultury krajobrazu, ponieważ jak wskazują zapisy karty informacyjnej, jakości środowiska zostaną zachowane.

III. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania w odniesieniu do kryteriów wymiennych w pkt I i II.

Uwzględniając skalę i charakter prowadzonej działalności zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

Ze względu na lokalizację i rodzaj planowanej inwestycji nie wystąpi transgeniczne oddziaływanie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko. Informacje zawarte w karcie potwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Bezpośrednie oddziaływanie będzie miało zasięg lokalny i ograniczy się do terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie. Oddziaływania na etapie realizacji inwestycji będą krótkotrwałe i odwracalne.

Inwestycja zlokalizowana jest w terenie przekształconym urbanistycznie i przebiega po istniejącym śladzie drogi i mostu, przez co nie wpłynie na pogorszenie warunków w stosunku do stanu istniejącego. Ze względu na zastosowanie znanych i powszechnie stosowanych technologii oraz nowoczesnych materiałów, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia hałasu i zanieczyszczeń, które obecnie przedostają się do środowiska z ulegającego korozji i degradacji obiektu mostowego. Prace nie wpłyną na zmniejszenie areału ptasich siedlisk, spadek ich liczebności czy też przerwanie szlaków migracyjnych. Ze względu na fakt, że teren jest już przekształcony, występujące tutaj gatunki ptaków są w dużym stopniu przyzwyczajone do negatywnych skutków antropopresji i planowana inwestycja zarówno na

etapie budowy jak i późniejszej eksploatacji nie będzie miała na nie znaczącego negatywnego wpływu. Obiekt na czas robót będzie zamknięty dla ruchu. Ruch drogowy podczas robót będzie prowadzony tymczasowym objazdem po istniejących drogach publicznych, a pieszy tymczasową kładką zlokalizowaną w sąsiedztwie obiektu. Organizacja zaplecza budowy w tym m.in. miejsc postojowych pojazdów i maszyn budowlanych, miejsc gromadzenia materiałów budowlanych, olejów i paliw oraz odpadów, a także określenie na etapie realizacji inwestycji środków minimalizujących te oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, zależne będzie od Wykonawcy robót, jego parku maszynowo sprzętowego, jak również sposobu, w jaki będzie organizował zaplecze budowy. Za organizację placu budowy i zaplecza zgodnie z Prawem Budowlanym odpowiada Kierownik Budowy, który powyższe uzgadnia z Inwestorem i Inspektorem Nadzoru. Można przypuszczać, że z uwagi na małą odległość do zabudowań, krótki okres realizacji robót zaplecze budowy zostanie usytuowane w obrębie istniejących zabudowań na prywatnym ogrodzonym terenie lub bezpośrednio przy obiekcie mostowym (w granicach pasa drogowego).

Po zakończeniu prac budowlanych inwestycja nie będzie stanowić źródła hałasu. Planowana inwestycja nie będzie powodować kumulowania się oddziaływań w stosunku do przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz obszarze oddziaływania przedsięwzięcia.

Oddziaływania na etapie eksploatacji nie powinny spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

Projektowana inwestycja ma na celu dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących normatywów drogowych, zapewnić trwałość konstrukcji oraz bezpieczeństwo użytkowników, a także pozytywnie wpłynąć na otaczające środowisko. Wszystkie materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać Aprobaty Techniczne IBDiM lub certyfikaty zgodności z Polską Normą, a tym samym są dopuszczone do stosowania przez Państwowy Instytut Higieny. Odpady powstające przy robotach rozbiórkowych, takie jak gruz betonowy, destruk, nadają się do powtórnego wykorzystania i powinny być odwiezione na składowisko. Elementy metalowe pochodzące z rozbiórki powinny być odwiezione do składowicy złomu. Odpady budowlane pochodzące z rozbiórki, nienadające się do ponownego wykorzystania powinny być odwiezione na składowisko odpadów. Opakowania pozostałe po ewentualnym zużyciu farb i żywic powinny być utylizowane w zakładach utylizacji posiadających odpowiednie uprawnienia. Wszystkie prefabrykowane, gotowe elementy przewidziane do wbudowania zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w wytwórni u producenta jak np. bariery i barieroporęcze.

Do dokumentacji odbiorowej należy dołączyć dokumenty świadczące o zagospodarowaniu materiałów odpadowych zgodnie z zasadami ochrony środowiska. Analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane w miejscu istniejącej drogi i obiektu mostowego, będącego częścią układu komunikacyjnego regionu. Zrealizowanie inwestycji poprawi warunki komunikacji przyległego terenu. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu oraz zapewni trwałość konstrukcji na wiele kolejnych lat. Podniesie poziom bezpieczeństwa użytkowników oraz powstrzyma zanieczyszczanie środowiska naturalnego spowodowanego korozją elementów betonowych obiektów mostowych. Realizacja inwestycji podniesie walory estetyczne terenu i spowoduje zmniejszenie emisji hałasu. Poruszanie się pojazdów po nawierzchni będącej w dobrym stanie technicznym spowoduje zmniejszenie zużycia paliwa co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych do powietrza atmosferycznego szkodliwych dla środowiska tlenków CO i NOX. Poprawie ulegnie sposób odprowadzania wód opadowych co wpłynie pozytywnie na stan środowiska.

Działając na podstawie art. 10 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ podał do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie nr WGKI.6220.5.2020 z dnia 02 lipca 2021 r., informację o możliwości zapoznania się z aktami sprawy w tym z opiniami Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mińsku Mazowieckim, Dyrektora Zarządu Zlewni w Dębem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Do zebranego materiału dowodowego nie wniesiono uwag ani zastrzeżeń.

Niniejsza decyzja nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Mając powyższe na uwadze, postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach, ul. Piłsudskiego 38, 08-110 Siedlce, w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji, za pośrednictwem organu wydającego decyzję.

Ponadto informuję, że zgodnie z art. 127a § 1 Kpa „W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję”, a w przypadku skorzystania z tego uprawnienia stosownie do § 2 niniejszego artykułu „Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna”.



z up. Burmistrza
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Adam Sekmistrz

Załączniki do niniejszej decyzji:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. P. Norman Solonek – Pełnomocnik Wnioskodawcy
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

4. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mińsku Mazowiecki
6. Dyrektor Zarządu Zlewni w Dębem Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

Opracowała:
Marta Mroczek - Inspektor ds. ochrony środowiska
tel. 22 783 60 20 wew. 144

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Cisie w ciągu drogi gminnej nr 220245W – ul. Dworcowej na terenie gminy Halinów, powiat miński, województwo mazowieckie. Swoim zakresem inwestycja obejmuje rozbudowę odcinka drogi o długości ok. 531 m wraz z rozbiórką istniejącego mostu przez rzekę Długą w km 0+325 przedmiotowej drogi i budowie w jego miejscu nowego obiektu wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej.